KIEROWCA POLSKI

MIESIĘCZNIK AUTOMOBILOWY

Organ Związku Zawodow. Szoferów i Mech. Autom. w Polsce

Warszawa — Łódź — Kraków — Poznań — Lwów — Katowice — Wilno

SIERPIEN

1938 r.

VIII.

Treść:

CENA EGZ. 40 GR.

Potrzeba Organizacji

Niejednokrotnie poruszaliśmy sprawę zawodowej organizacji kierowców polskich.

Ogólny tegoroczny zjazd w Toruniu powziął uchwały, które zapewne znane są większości pracowników samochodowych — choćby z łamów naszego pisma. Podaliśmy bowiem sprawozdanie z przebiegu obrad wraz z rezolucjami zjazdu.

Inicjatywę naszych kolegów toruńskich powitali kierowcy życzliwie — i wiele gorących słów padło n. t. hasła „w jedności siła". Mimo to, nie wszyscy pracownicy branży samochodowej doceniają wartość i znaczenie związku zawodowego. W dalszym ciągu wielu z nich nie interesuje się organizacją. Wielu „chodzi luzem", lekceważy sobie sprawy zawodowe, licząc, że zawsze jakoś tam będzie.

Już tyle się mówiło i pisało o niedbalstwie, o lenistwie „naszego brata", o tym, że „mądry Polak po szkodzie" i że należy skupiać siły w jedną całość, a mimo to opieszałość w dalszym ciągu święci triumfy.

Nie będziemy powtarzać wszystkich znanych górnolotnych haseł organizacyjnych. Przypomnimy natomiast jedną starą prawdę, którą każdy człowiek pracy, najczęściej wyzyskiwany i lekceważony, znać powinien.

1) Jeżeli pragniesz, aby zawód twój szanowano należycie,

2) jeżeli chcesz, aby respektowano czas twej pracy i opłacano ją uczciwie,

3) jeżeli dążysz do tego, by rzemiosło kierowcy, mechanika, ślusarza było uznane według jego wartości,

4) jeżeli potrzebna ci jest opieka i pomoc organizacji zawodowej,

musisz, Kolego, natychmiast wstąpić do Związku Zawodowego i poprzeć go moralnie i materialnie, by mógł skutecznie bronić interesów zawodowych.

Tylko lenie, opieszalcy, lub mało wyrobieni społecznie ludzie, mogą lekceważyć sobie znaczenie organizacji, której zadaniem jest czuwać nad całokształtem warunków pracy w danym zawodzie.

Najwyższy przeto czas, aby wszyscy ci Koledzy, którzy dotychczas nie wypełnili kart rejestracyjnych — pośpieszyli ze spełnieniem obowiązku i zaciągnęli się do szeregów organizacji.

Nie żądajcie, aby za was, za tych, co lekceważą sobie sprawy najważniejsze, siebie i innych — ponosili ciężar odpowiedzialności Koledzy, którzy, organizując związek zawodowy, dokładają starań do postawienia go na takim poziomie, by liczono się z nim należycie.

Kto uznaje potrzebę organizacji, kto zna uchwały zjazdu toruńskiego — musi bezzwłocznie zostać członkiem związku zowodowego.

OD REDAKCJI

Zamierzając udostępnić naszym czytelnikom korzystanie z bezpłatnych porad prawnych, prowadzić będziemy stale w piśmie naszym odpowiednią rubrykę pod redakcją jednego ze znanych adwokatów warszawskich.

Będziemy omawiać sprawy pracownicze i wypadków samochodowych.

Redakcyjny

KUPON PRAWNY

do obrońcy

przez sekretarjat redakcji


co z oczu-to i z myśli...
...mówi stare przysłowie.
Zamykając maskę motoru tylko w tym wypadku będziecie mogli z myśli swych wykreślić troskę o silnik, jeśli stosujecie GARGOYLE MOBILOIL najlepszy olej samochodowy, ceniony przez automobilistów całego świata — wytwarzany według metod opartych na przeszło 70-letnim doświadczeniu światowej firmy
VACUUM OIL COMPANY S. A.
Mobiloil
AF
GARGOYLE
Mobiloil
VACUUM OIL COMPANY S.A.

Na co nas stać.

Chodzi oczywiście o możliwości motoryzacji kraju i rozbudowę wytwórni pojazdów mechanicznych, w pierwszym rzędzie samochodów.

O motoryzacji, jako takiej, o zapotrzebowaniu rynku samochodowego, oraz o produkcji krajowej i imporcie wozow zagranicznych — zabieraliśmy głos niejednokrotnie. Obecnie wypadnie nam oświetlić stan polskich możliwości „od wewnątrz" i porównać je z możliwościami innych krajów. Jak Polska wygląda w porównaniu z innymi krajami, świadczą o tym takie oto okrągłe cyfry:

Ameryka posiada około 28 milionów samochodów (oficjalnie zarejestrowanych); Włochy — pół miliona, a Polska raptem 35 tysięcy.

Zrozumiałe. Ludność Stanów Zjednoczonych wynosi 126 milionów mieszkańców; Włochy — mają 45 milionów; Polska 34.000.000.

Z powyższego wynika, że obecnie w Polsce przypada mniej więcej *jeden samochód* na tysiąc obywateli, podczas gdy we Włoszech przypada jeden wóz na 90 mieszkańców, a w Ameryce co piąty człowiek jeździ własnym wozem.

Oba kraje, Ameryka i Włochy, nie przechodziły takich kolei losu, jak Polska. Korzystały z niezawisłości i ze swobodnego rozwoju życia politycznego i gospodarczego. Polskę rabowano w ciągu długich lat niewoli. Byliśmy kolonią trzech zaborców, którzy pompowali z ziemi naszej wszystkie jej soki żywotne. Dość przypomnieć, że skarb rosyjski zarabiał na czysto, po opłaceniu kosztów krwawej arendy, około 14 milionów rubli, jakie b. Kongresówka dawała b. Petersburgowi. Inni „zarabiali" nie mniej. Nasz węgiel, nafta, drzewo, mięso, skóry, zboże, rudy i tania siła robocza — wszystko to stanowiło pożywny teren dla eksploatacji.

Jeżeli porównamy motoryzację Ameryki z motoryzacją Polski — otrzymamy efekt poprostu karykaturalny. Proporcja jest zbyt rażąca. Trudno marzyć o dorównaniu Ameryce. Natomiast porównanie Polski z Włochami, nasuwa refleksje, które muszą urażać naszą ambisję. Różnica bowiem w ilostanie ludności nie jest tak wielka, jak między Ameryką a Polską, poza tym Włochy wcale nie są bogatsze od Polski i ziemia ich, acz piękna, nie posiada takich bogactw naturalnych, jak nasza. A jednak Włochy posiadają obecnie samochodów 14 razy więcej, niż Polska i motoryzują się w bardzo szybkim tempie.

Cóż stoi na przeszkodzie zwiększenia liczby samochodów w Polsce i wprowadzenia wozu mechanicznego jako nieodzownego środka lokomocji?

Po pierwsze (pisaliśmy) niedostateczna liczba wytwórni krajowych i wynikająca stąd konieczność importu zagranicznego.

Po drugie — niskie zarobki, które w przeciętnej, nie pozwalają średniemu obywatelowi zostać posiadaczem wozu, za cenę bądź co bądź wyższą, niż np. cena amerykańska.

Po trzecie — pewnego rodzaju polska niechęć do samochodu, jako pojazdu niebezpiecznego i niełatwego, w naszych warunkach, do utrzymania. Ludzie walczą o dach nad głową, a cóż dopiero myśleć o garażu dla samochodu. Z konieczności przeto niejeden obywatel polski woli być „samochodem", w tym sensie, że sam chodzi na własnych nogach i obywa się smakiem lokomocyjnym, mimo, że zaczyna pojmować maksymę: „czas to pieniądz", i że jako spóźniony Polak musi dopędzić innych.

Znawcy obliczają, że, biorąc pod uwagę stan zamożności obywateli polskich, zarobkujących znośnie, możnaby liczbę kursujących obecnie 35.000 wozów, podnieść śmiało — i to w krótkim czasie — do cyfry 200.000. Ale cóż? Cóż trzeba uczynić, aby stało się tak, jak powiadają? Oto:

1) Wzmódz produkcję krajową. Zapotrzebowanie na wozy rośnie. Sprzedawcy i pośrednicy twierdzą, że nabywcy są, ale towaru do sprzedaży brak.
2) Wóz krajowy musi być tańszy od wozu zagranicznego, a cenę należy udostępnić nabywcy tak, by nabycie wozu nie rujnowało budżetu klijenta.
3) Cena benzyny, gum, olejów, smarów — musi być obniżona. W Ameryce litr benzyny kosztuje około 20 gr., a u nas 56. Gumy kalkulują się o połowę taniej, niż w Polsce.
4) Przeciętny zarobek dzisiejszego obywatela polskiego nie pozwala na zaopatrzenie

się w samochód, ani w motocykl. A ponieważ koniunktura gospodarcza wykazuje ogólną poprawę w dobrobycie kraju — należy podnieść zarobki pracujących iiich stopę życiową.

5) Należy przełamać psychikę „bojaźni samochodowej“ u ludzi, którzy nie mogą rozstać się z koniem, z lękiem przed stanem „polskich dróg“ i wreszcie z obawą przed urzędem skarbowym, który, jak wiadomo, traktuje posiadacza wozu, jako obywatela, którego stać na luksus, co równa się obłożeniu odpowiednim podatkiem.

Stan dróg naszych poprawił się znacznie, co potwierdzić mogą kierowcy, kursujący po wszystkich dzielnicach kraju. Cena wozu, w porównaniu z ceną z przed 10-ciu laty, obniżyła się prawie o 75 proc.

Od 1 stycznia do 1 lipca r. b. przybyło nam ogółem 7267 pojazdów mechanicznych. Szczególnie znaczny przyrost wozów wykazały Kresy Wschodnie i województwo kieleckie, gdzie w ciągu roku, liczba wozów wzrosła o 58,7%.

Pole więc jest. Możliwości, na jakie nas stać, są duże. Tylko trzeba umieć i chcieć je wykorzystać.

Józef Benzyna

Swiat widziany oczyma kierowcy.

Wrażenie z podróży przez Niemcy do Italii.

Przyznać muszę, że gdy inni automobiliści, tak chętnie stają w zawody, biorąc licznie udział w rajdach, ważą się we mnie dwa sprzeczne uczucia: jedno, że warto zmierzyć swe siły w porównaniu z innymi, a drugie bardziej rozsądne, że szkoda maszyny, czasu i pieniędzy. Ażeby to uzasadnić, muszę zaznaczyć, że próbowanie maszyn i ludzi na specjalnie złych drogach, ma wartość dla fabryki samochodów, nie jest jednak racjonalne dla prywatnego posiadacza samochodu. Zła maszyna próby nie wytrzyma, dobra, a tych więcej, wytrzyma, jeśli jest w należytych rękach. Pozostaje więc inny ważny czynnik, próbowanie wartości człowieka. I tu właśnie wolę zrezygnować z tej czy innej plakiety, a nawet z cennego pucharu, by zobaczyć wielki szmat świata. Kto chce i tam będzie miał dość okazji, by kark skręcić i wpaść w przepaść, jeśli nerwy odmówią mu posłuszeństwa, a wino było za mocne.

Wybierając się w tym roku zagranicę, miałem z góry wyznaczoną z grubsza trasę, już częściowo znaną, zawsze jednak kryjącą w sobie wiele niespodzianek. Miałem także na oku wypróbowanie swej maszyny, która po przebyciu z górą 11.000 km po polskich drogach, zasłużyła sobie na lepsze asfalty i mogła pokazać co potrafi w upale, na autostradach i potężnych wzniesieniach górskich. Nie jeden z naszych czytelników, będzie ciekawy nie tyle opisu pięknych widoków, lub zachwytów na temat panujących stosunków, ile będzie go interesować sama strona fachowa, opanowania maszyny, opieki nad nią, możliwości wysiłku fizycznego i t. p. praktyczne wskazówki. Nie jednemu z naszych czytelników już może wypadało, przecinać tę trasę, nie jeden zapewne wyjedzie, jeśli nie własnym wozem, to prowadząc wóz cudzy, a wówczas spada na człowieka jeszcze większa odpowiedzialność. My w Polsce przyzwyczajeni do pokonywania złych dróg, wyobrażamy sobie, że tam, gdzie są doskonałe asfalty, wszystko idzie gładko. Zapominamy jednak, że zarówno w lecie, kiedy doskwiera upał, lub niespodziewanie wpada się w ulewę tak pospolitą w górach, a tak gwałtowną, że z naszymi trudno to porównać, kierowca musi zdwoić napięcie uwagi i nieraz mu serce się ściśnie, przed groźną sytuacją, która nagle pojawia się znienacka.

W dnie upalne jadąc dłuższy czas przez nieciekawy teren, a więc bądź to na prostej autostradzie, bądź w terenie górskim, który już przestał być wzrokowo ciekawy, gdyż te same widoki stale się powtarzają, łatwo wpada się w senność. Zjawisko to jest znane i pod nazwą „hipnozy drogowej“, brane często pod uwagę przy rozprawach sądowych, po niespodziewanych katastrofach, o ile jeszcze pasażerowie i kierowca zostali przy życiu. Senność opanowująca kierowcę, jest czasami tak straszną, że mimo otwartych oczu i pozornie pełnej świadomości, nie rozumie się sygnałów ostrzegawczych, nie pojmuje się, co one znaczą, a co gor-

sza, przestają one w ogóle dla kierowcy istnieć. Najczęściej w takich chwilach i reszta towarzyszy samochodu śpi w biały dzień, po najbardziej nawet wypoczętej nocy i nikt nie pomoże w obserwacji, nikt się nie odezwie, by przerwać straszną monotonię. W tych wypadkach najlepiej wstrzymać samochód, odsunąć się na bok z drogi i chwilę przespać się — nie ryzykując dalszej jazdy, aż ten dziwny czar hypnozy przeminie. Tu trzeba też dodać, że jednostajny stuk lub szum motoru, a szczególnie szmer opon, sunących po gładkim asfalcie (jak ja to nazwałem, symfonia asfaltu), najbardziej się przyczynia do wywołania gwałtownej senności.

Drugą ważną trudnością dla kierowcy, to są niezmiernie liczne zakręty i to bardzo ostre o jakich w większości naszych tras w Polsce wogóle nie mamy pojęcia. Na niemieckich szlakach górskich pojawiają się tablice ostrzegawcze, że teraz zaczną się liczne i ostre zakręty, potem wreszcie pojawia się tablica, nieraz po godzinnej i dłuższej jeździe, że jeszcze jeden ostatni zakręt. Te tabice ostrzegawcze mają wiele racji. Ostatnia jest jakby nagrodą i chwilowem odpoczynkiem dla nerwów, bo jak to często bywa po kilkunastu minutach zaczyna się nowa serja wzniesień lub spadków o tak samo niezliczonych zakrętach. Już sam fakt umieszczania tego rodzaju tablic z ostrzeżeniami i wyjaśnieniami najlepiej świadczy, że trasy górskie nie należą do łatwych.

Droga którą obraliśmy dla naszej wycieczki tegorocznej, na skromnej 508 Polskiego Fiata, wiodła przez Niemcy a więc przez Wrocław, Drezno, Norymbergę, Monachjum, dalej przez przełęcz Brennerską do Medjolanu, Turynu, skiego przez Asyż do Wenecji, a stamtąd przez Semmering, Wiedeń, Brno czeskie, Ołomuniec, Cieszyn do Warszawy.

Oczywiście, nie było mowy o tempie rajdowym, towarzysze podróży pragnęli mieć swobodę w zatrzymywaniu się i zwiedzaniu poszczególnych partyj, dłuższego pobytu w niektórych miastach, a zatem nie można było typować „połykania przestrzeni". Nie mniej jednak i ten sposób odbywania podróży, nakłada na kierow-
Genui, Rzymu i Neapolu. Drogę powrotną Amalfi, Rzym, w poprzek półwyspu Apenińcę ciężki obowiązek dotrzymania tempa, przynajmniej przed wieczorem do najbliższego większego miasta, które pragnie się zwiedzić. Czas stracony na poszczególnych etapach, by coś obejrzeć, trzeba nadrobić w wolnych godzinach od zwiedzania, by stanąć na miejscu.

W podróży naszej przyjęliśmy jako zasadę wyznaczyliśmy sobie z Neapolu, przez Sorento, omijanie noclegów w wielkich miastach chyba w ostateczności, gdyż stając w małej miejscowości, miało się wszelkie wygody za tanie pieniądze. Dość powiedzieć, że zatrzymywaliśmy się np. w Niemczech w hotelikach turystycznych, w których płaciliśmy po 1,50 Mn. za pokój jednoosobowy. W takich hotelach nie liczą osobno za garaż, i często podwórze (jeśli jest pogoda) lub zwyczajna stodoła, pełnią zaszczytną rolę bezpłatnego garażu.

Jazda przez Niemcy, jest łatwą i miłą, dzięki nadzwyczajnej dyscyplinie na drogach i w miastach. Niezliczone stacje benzynowe, z reguły mają po kilka destrybutorów i niezależnie od firmy, która je utrzymuje, można dostać czystą benzynę, mieszankę spirytusową i mieszankę benzolowo - spirytusową typu Esso. Z tym więc kierowca ani w Niemczech, ani we Włoszech, gdzie jest 22 tysiące stacyj benzynowych, nie ma najmniejszego kłopotu. Na stacjach niemieckich wręczają w razie potrzeby kierowcy mapę danego odcinka, przez który ma zamiar przejechać, zupełnie bezpłatnie, jak również mapki przejazdów przez wielkie miasta.

Na niemieckich autostradach, trzeba największą zwrócić uwagę na silnik. Nasz Fiat był przeciążony nadmiernie: cztery osoby, dwie ciężkie walizy na dachu, pełny bagażnik i parę drobnych walizeczek, umieszczonych pod siedzeniami i między nogami. W tych warunkach trzeba było w przednich oponach podnieść ciśnienie do 1,5, w tylnych do 1,7 atm. A jednak mimo takiego przeciążenia, maszyna rwała na autostradach ponad 80 km. na godzinę, mimo umyślnie zmniejszonego rozpylacza w gaźniku. Czuło się wyraźnie, że dobrze byłby jej zrobił jakiś dodatkowy ciężar, przyczepiony do tyłu, jakiś dwukołowy bagażnik, lub składany domek. W tym właśnie kryje się największe niebezpieczeństwo przegrzania silnika. Maszyna pędzi, osiąga obroty i nie napotyka na opór drogi. To też mniej więcej co pół godziny ta-

kiego pędzenia, dobrze jest zjechać na bok na umyślnie w tym celu wybudowane stacje odpoczynkowe i dać maszynie ostygnąć. Na autostradach zatraca się całkowicie poczucie szybkości i raczej wyczuwa się wyraźnie, że np. szybkość 60 km. na godzinę, jest ślimaczo powolna. (W ubiegłym roku na autostradzie w płaskim terenie, tak zgrzaliśmy silnik Tatry, że zatarł się nam jeden tłok). Pamiętając o tym, trzeba od czasu do czasu zerknąć na licznik, lub wsłuchać się w ton wibrujących części mechanizmu, by zapamiętać granicę, której przekroczyć nie wolno. Jeżeli mimo wszystko, nie zdarzyło nam się nagrzać silnika do granic niedozwolonych, to dzięki użyciu po pierwsze gęstego smaru XXL Castrolu i górnego smarowania, bardzo kosztownego, lecz znakomitego Speedoilu. Podróż nasza przypadła między 10 lipca a 10 sierpnia, a więc w okresie największych upałów, nie tylko w Italii, lecz i u nas. Rozpalonego asfaltu dosłownie nie można się gołą dłonią dotknąć, jak w tych warunkach wytrzymały opony Stomila i to już dobrze podniszczone na naszych drogach, to jego wyłączna tajemnica. Rozpalony asfalt jest tym groźny, że powiew powietrza pod karter silnika nie wiele go może ochłodzić.

O ile pierwsza część podróży do Monachium nie nastręczała najmniejszych obaw, przebycie przełęczy Brenner (na wysokości 1370 m.) jest już pięknym zadaniem dla kierowcy nizinnego. Jest tam jeden odcinek drogi, bez napisów specjalnych, tylko z tablicą ostrzegawczą, na której namalowana jest trupia główka i jedna uwaga: „włączyć pierwszy bieg". Zaryzykowałem zjazd na 4-tym, i całkiem łatwo przebyłem na hamulcach w dół, lecz po zatrzymaniu się, trzeba było hamulce studzić, można sobie było o nie łatwo palce poparzyć.

Jedną z najpiękniejszych partii wzdłuż jeziora Garda, ma drogę wijącą się wykuta w skałach na wysokości około 300 m. nad poziomem jeziora, poprzerywaną niezliczonymi tunelami. Około 40 km. trzeba jechać ze światłem, stale, co parę minut, wpadając w jasno oświetloną przestrzeń przez gorejące słońce, by za chwilę skryć się w mroku tunelu. Dodajmy do tego ciągłe wzniesienia i spadki, i niezliczone zakręty, a będziemy mieli obraz pracy dla kierowcy, oślepianego w dodatku z lamp mknących samochodów z przeciwka.

Podobne, lecz mniej liczne tunele (naliczyliśmy ich jedenaście), spotyka się na drodze z Turynu do Genui. Tu już nie tylko gwałtowne zakręty, (na których niepodobna minąć się, nie używając przeciągłych sygnałów, tak jest szalony ruch w obie strony), lecz w dodatku tunele z zakrętami, istne fajki, gdzie o wypadek łatwo, jeśli się uwzględni, że nikt tam nie bierze zakrętów z mniejszą szybkością niż 60 — 70 km. na godzinę, i trzeba dobrze wyrywać, by nie być ciągle mijanym, by zachować tempo i rytm, w jakim posuwają się samochody przed nami i za nami.

Tego rodzaju trasy górskie, wymagają dużego spokoju, opanowania nerwów, a nadewszystko wykazują sprawność maszyny. Wzniesienia stosowane na tych wspaniałych zresztą drogach, są znacznie większe, niż w krajach nizinnych, gdzie łatwiej zniwelować ostrzejsze pagórki. To też najmniejszy błąd w maszynie, jak źle wyregulowane hamulce, niewłaściwie

nadętę opony, najmniejsza wada czy luz w sterze, lub wadliwe posługiwanie się sterem, mogą pociągnąć za sobą straszną w skutkach katastrofę. A jednak na całej naszej drodze, która razem wyniosła przeszło 5090 km., nie spotkaliśmy ani jednego wozu rozbitego, ani jednego naprawiającego się po drodze.

Dopiero w Polsce na Śląsku spotkałem wóz Pingwin i jeszcze jakiś wielki transportowiec, rozbity o drzewo. Gdy się nad tym zastanawiamy, trzeba dojść do wniosku, że liczne katastrofy nie są zależne od dróg, od ruchu na nich, lecz tkwią głębiej, w bagatelizowaniu sobie niebezpieczeństwa i niedbałym utrzymaniu wozu, k óry w decydującym momencie zawodzi.

D. n. *Inż. Eugeniusz Porębski*

Kierowcy-Jubilaci

Reprodukowanie podobizn Kierowców, którzy pracują w swoim zawodzie ponad lat 20, zbliża się ku końcowi. Jeszcze tylko w tym i następnym numerze Kierowcy Polskiego, damy ostatnie podobizny i lista zgłaszających się zostanie zamkniętą. Prosimy więc nie zwlekać i komu przysługuje prawo uczestczenia w uroczystości jubileuszowej (skończone 20 lat pracy przy kierownicy) niech nadsyła dane o sobie z odpisem pierwszego uzyskanego prawa jazdy.

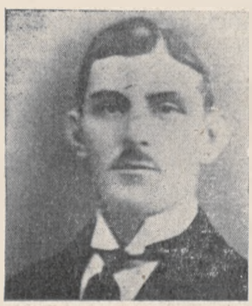
Komitet obchodu rozpoczyna już organizowanie i ustalenie daty uroczystości, która zapowiada się bardzo okazale. Informacje w Redakcji Kierowcy Polskiego, Warszawa, Marszałkowska 60 tel. 9.95.94 codziennie od 10 — 3-ej.



Figarski Franciszek
pracuje
w firmie „Block-Brun"
jest kierowcą 28 lat



Młynarski Tadeusz
pracuje
w firmie „Block-Brun"
jest kierowcą 27 lat



Friedrich Jakub
pracuje w Włoskim
Tow. Budowy Dróg „Puricelli"
jest kierowcą 26 lat



Zapisek Piotr
pracuje
na własnej taksówce
jest kierowcą 23 lat



Chudy Wacław
pracuje w Powsz. Zakł.
Ubezpieczeń Wzajemn.
jest kierowcą 22 lata

Przewagi motorowej turystyki.

Turystyka powojenna ma pewien *własny, odrębny styl* i coraz więcej jego zwolenników. Namy na myśli *turystykę samochodową, względnie motorową wogóle.* Jeśli jedziemy koleją, to jest ona tylko środkiem do osiągnięcia naszego celu podróży, nie możemy się bowiem zatrzymać po drodze wedle naszej woli.

Wprawdzie i pojazd motorowy służy do tego samego celu, jednak *umożliwia nam także podróżowanie powolniejsze.* Możemy jechać dowolnie wybranymi odcinkami, urządzać wypoczynki gdzie chcemy, *posuwać się dowolnymi drogami* wśród dobranych przez siebie najpiękniejszych okolic, osobliwości, zabytków i tp.

Podczas podróży samochodem lub autokarem *mamy czas i możność przyjrzenia się po drodze* uroczym dolinom, czy groźnym szczytom, rzekom i lasom, zamkom i świątyniom. Możemy przysłuchać się szumowi wodospadów, oddychać wonią zbóż i łąk, zetknąć się z lokalną ludnością, obserwować zwyczaje i stroje. Wszystkiego tego nie można mieć z okna pędzącego wagonu kolejowego, czy też z samolotu.

Przed turystą w pojeździe motorowym roztacza się cały romantyzm przydrożnych widoków i zdarzeń. Turysta widzi przed sobą i obok siebie *pulsujące życie przyrody i ludzi,* jego przyjemnośi i niebezpieczeństwa. Jednym słowem ma możność i okazję wchłaniać w siebie całą *potężną symfonię wrażeń i nastrojów.*

Po wspaniałej szosie czy autostradzie, wśród uroku i przepychu gór, lasów, przełęczy, dolin i skał, przez setki wsi i miast, wzdłuż brzegów rzek i jezior, w blaskach słońca lub w szarej niepogodzie, w nastroju błogiego oczekiwania na coraz to nowe wrażenia i niespodzianki, w przekonaniu wreszcie, o pewnej swobodzie — czerpie taki turysta motorowy *pełnię wrażeń i wzruszeń.*

Oto powód dla którego *turystyka motorowa coraz potężniej obejmuje ludzkść i coraz liczniejszych ma zwolenników.* U nas niestety z powodu złych dróg odległy jest jeszcze czas, w którym będziemy mogli mówić o upowszechnieniu się motorowej turystyki w Polsce.

Wielkie wyścigi samochodowe w trzyleciu 1938—1940 r.

Wielkie wiścigi samochodowe, mające tak poważny wpływ na propagandę automobilizmu w całym świecie — rozgrywane są obecnie *na zasadach całkowicie odmiennych* od tych, jakie obowiązywały w poprzednich latach. W trzyleciu bowiem 1938 — 40 r. *obowiązują nowe reguły,* uchwalone przez komisję sportową *Międzynarodowego Zjednoczenia Samochodowych Klubów Uznanych. (A. I. A. C. R.).*

Już w zeszłym roku pisaliśmy o tych regułach. Obecnie przypominamy je pokrótce dlatego, ponieważ *bez ich znajomości — wiele z obecnych wyników czołowych kierowców świata, wydaje się nie zrozumiałemi.* Warto też odrazu dodać, że reguły te przeforsowane przez reprezentantów *przemysłu francuskiego,* wywołały duże *niezadowolenie,* zwłaszcza wśród przedstawicieli przemysłu *niemieckiego.*

Główną tendencją nowych reguł było:

wyrównanie szans

zarówno pomiędzy startującymi *maszynami, jak* też pomiędzy *ich kierowcami.* Dążono także do tego, aby *zwiększyć bezpieczeństwo wyścigów* przez ustalenie dla maszyn poszczególnych kategoryj, odpowiednich wag i pojemności silników, *nie pozwalających na zabójcze szybkości.* Wreszcie miano też na widoku *umożliwienie „szarym“ sportowcom* udziału w wyścigach, zwłaszcza w konkurencji z fabrycznymi kierowcami.

Uprzednio budowano *potężne maszyny wyścigowe,* które bez trudu osiągały 300 km/godz. Ówczesne reguły wyścigowe sprzyjały temu, że *budowano prawdziwe bolidy,* coraz szybsze i odznaczające się coraz potężniejszym przyśpieszeniem.*Szczególnie zaś Niemcy osiągnęli na tym polu zdumiewające rezultaty.* Nie można się więc dziwić, że inne kraje, które nie mogły im dotrzymać kroku — uważały za niezbędne dążyć do odpowiednich zmian.

Zasadniczy więc sens obecnych reguł polega na chęci *otrzymania pewnego wyrównania między wyścigówką kompresorową, a wyścigówką bez sprężarki.*

Maszyna z silnikiem kompresorowym popadła w niełaskę i musiała dać *t. zw. „wyrównanie“* typom sportowym o silnikach bez sprężarek.

Według nowych reguł *wyścigówka kompre-*

sorowa ma mieć pojemność minimalną 666 ccm., minimalną wagę 400 kg. Maksymalną pojemność 3.000 ccm., przy minimalnej wadze 850 kg. Równocześnie zaś *wyścigówki bez sprężarek* mają minimalną pojemność 1.000 ccm., i minimalną wagę 400 kg., a przy maksymalnej pojemności 4.500 ccm. — minimalna waga ma wynosić 850 kg.

Widzimy więc, *że dla wiścigówki bezsprężarkowej.* na każdych dodatkowych 10 ccm. pojemności wzrostu wagi 1.285 kg. podczas, gdy *przy wyścigówce sprężarkowej* wypada na każde 100 ccm. wzrostu wagi 1.928 kg. Jest to zatym dość *sztuczne wyrównanie,* przy którym konstruktorzy muszą stosować w swych silnikach maksymalną dopuszczalną pojemność.

Naogół — przy ustalaniu tych reguł — mówiono, że są one wyrazem nietyle konieczności, ile raczej

wynikają z sytuacji w jakiej znalazł się międzynarodowy przemysł maszyn wyścigowych.

Pzypomnieć warto, że w ostatnich latach *konstruktorzy niemieccy bili bezkonkurencyjnie konstruktorów innych krajów.* Zwłaszcza w dziedzinie sprężarki osiągnęli Niemcy zadziwiające wyniki. Dlatego też utarło się przekonanie, że reguły obecne dogadzały przede wszystkim Francuzom.

Zdawano sobie z tego sprawę, że mimo całej niełaski okazanej dla sprężarki — nie da się ograniczyć jej roli. Wręcz przeciwnie — raczej podnieci się w ten sposób konstruktorów do większych wysiłków, aby w ramach obecnych reguł, sprężarka odegrała jeszcze większą rolę, niż obecnie. Istotnie też konstruktorzy niemieccy nie ustają teraz w wysiłkach, aby swe przodujące stanowisko w dziedzinie automobilizmu wyścigowego jeszcze dalej umocnić.

Zresztą nie brak głosów twierdzących, że niedaleka przyszłość przynieść nam może

wiele samochodów „na codzień" wyposażonych w silniki kompresorowe.

W nowych regułach nie została naruszona *dowolność stosowania paliw,* czyli, że wyścigówki mogą nadal używać *mieszanek spirytusowych,* tak ważnych dla pracy silników, *o wysokim stopniu sprężania.* Przepisy wagi obejmują maszynę wraz z oponami i olejem, znajdującym się w tylnym moście. *Wymiary karoseryj pozostały niezmienione,* t. zn., że odstęp od ziemi ma wynosić 25 cm., a szerokość karoserii 85 cm.

KRONIKA SPORTOWA.

ZAKOŃCZENIE RAJDU MOTOCYKLOWEGO SZLAKIEM MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO

W sobotę 20 sierpnia zakończony został sześciodniowy doroczny motocyklowy *raid patrolowy szlakiem Marszałka Piłsudskiego,* rozegrany na *olbrzymiej trasie 2790 km.* ze 104 zawodników, którzy przed tygodniem wystartowali z Warszawy do pierwszego etapu, na starcie szóstego etapu w Wilnie w sobotę o gdz. 4 rano stanęło już tylko 72 zawodników, a do Warszawy na metę w Strudze przybyło w przepisowym czasie zaledwie 60-ciu, a potym jeszcze po terminie, kilku.

Po przybyciu na metę w Strudze, udali się zawodnicy do Wilanowa, gdzie odbyła się *próba szybkości* na dystansie 1 km. ze startu lotnego.

Wyniki szybkości, która odbyła się w sobotę *pod Wilanowem* na zakończenie motocyklowego raidu patrolowego, szlakiem Marszałka Piłsudskiego, przedstawiają się następująco:

Motocykle solowe: 1) *Lemański* (Unja Poznań), szybkość 120 km. na godzinę. 2) Bernacki (Legia) 109 km. na godz., 3) Jakubowski (Polski Klub Motocyklowy) 109 km. na godz., 4) Docha (Legja) 104 km. na godz., 5) Kubiak (Legja) 102 km. na godz, 6) Jurkowski (PKM) 101 km. na godz., 7) kpt. Nodzyński (Centrum Wyszk. Broni Pancernej) 101 km. na godz., 8) por. Łętowski (Centr. Wyszk. Br. Panc.) 101 km. na godz., 9) por. Nahorski (Centr. Wyszk. Br. Panc.) 100 km. na godz., 10) Różewicz (Zw. Strzel. Warszawa) 98 km. na godz., 11) por. Kupczyński (W K S Gryf Toruń) 85 km. na godz.

Motocykle z przyczepką: 1) *Michałkiewicz* (Polski Klub Motocyklowy) 109 km. na godz., 2) plut. Winnikowski (WKS Zegrze) 99 km. na godz., 3) st. majster Bielawski (WKS Legja) 98

km. na godz., 4) kpt. Kulikowski (Centr. Wyszk. Broni Panc.) 95 km. na godz., 5) st. strzel. Mielczarek (Cent. Wyszk. Br. Pancernej) 95 km. na godz., 6) por. Wasilewski (WKS Łańcut) 95 km. na godz., 7) kpt. Walter (Legja) 95 km. na godz. Dodać należy, że doskonałe wyniki osiągnięto, dzięki jeździe na oponach „Stomil".

ZMOTORYZOWANE GIMNAZJUM W TORUNIU

Przy Gimnazjum Męskim w Toruniu istnieje pozostająca pod kierownictwem prof. Hanusza „sekcja motoryzacyjna". Liczy ona około 80 członków i składa się przeważnie z tych uczniów, którzy mają własne motocykle a nawet samochody. Członkowie tej sekcji uczą się kierowania maszynami oraz ich obsługi. Ostatnio 10 uczniów złożyło przed komisją Pomorskiego Automobilklubu egzamin na kierowców samochodowych i otrzymało odpowiednie dyplomy.

64 SKARBOWCÓW NABYŁO POJAZDY MECHANICZNE

Dzięki pożytecznej działalności Sportowego Stowarzyszenia Skarbowców w Warszawie — 64 urzędników mogło się już zmotoryzować i wielu z nich własnymi wozami przyjeżdża do biur.

Ten niezwykły, jak na stosunki urzędnicze, rozwój motoryzacji, należy zawdzięczać dogodnym warunkom kredytowym, jakie zdołało wyjednać Sportowe Stowarzyszenie Skarbowców w B. G. K.

Każdy nabywca wozu wpłaca 20 proc. jego ceny podatkiem, którego zwrot ma otrzymać i 20 proc. gotówką. Reszta rozkładana jest na 3-letnie raty, co wynosi około 100 złotych spłaty miesięcznej.

W tych warunkach nabycie wozu staje się już możliwe, oczywiście, przy odpowiedniej skali zarobków.

54,055 POJAZDÓW MECHANICZNYCH W DNIU 1 SIERPNIA R.B.

Miniony lipiec przyniósł ponowny wzrost pojazdów mechanicznych, przyczym poszczególne pozycje statystyki na 1-go sierpnia 1938 r. przedstawiają się następująco:

Ilość zarejestrowanych pojazdów mechanicznych w lipcu.

Ogółem poj. mech. 2.226, samochodów ogółem 1.702, samochodów osobowych 1.239, samochodów ciężarowych 332, taksówek 100, autobusów 31, motocykli 584, poj. specjalnych 40.

Jak wynika z powyższego, rejestracyjny przybytek obniżył się nieco w porównaniu do miesiąca poprzedniego (2.733), co jest związane z mniejszą ilością rejestracji pozornej wycofanych na zimę pojazdów. Mimo to jednak powrót na nasze drogi tych przejściowo unieruchomionych motorów, wynika z zestawienia przyrostu rejestracyjnego — 2.226 — z ilością pojazdów rejestrowanych po raz pierwszy w ubiegłym miesiącu — 1.737 — co wskazuje na powtórną rejestrację koło 500 starych pojazdów .

Stan taboru w dn. 1. 8. 1938 r.

Ogółem poj. mech. 54055, samochodów ogółem 39,581, samoch. osobowych 24,303, samoch. ciężarowych 8,145, taksówek 5,119, autobusów 2,014, motocykli 13,060, poj. specjalnych 1,414.

Jak widać z tych cyfr, sprzedaż nowych pojazdów mechanicznych w lipcu, utrzymała się niemal zupełnie na poziomie poprzedniego miesiąca, cyfry te jednak są niezmiernie niskie, szczególniej jak się je porówna ze sprzedażą na terenie Niemiec.

KRONIKA.

EPOKOWY WYNALAZEK W DZIEDZINIE AUTOMOBILIZMU.

Pol. Agen. Telegr. podaje, że w Cambridge na posiedzeniu brytyjskiego stowarzyszenia profesorów, złożono sprawozdanie o wynalazku Włocha Pierro Salerni, który niewątpliwie stanowić będzie przełom w konstrukcji samochodów.

Wynalazek Pierro Salerni, polega na całkowitym usunięciu skrzynki biegów z konstrukcji samochodów. W jego samochodzie, włączony będzie za pomocą lewarka tylko bieg przedni i tylny.

Wynalazek oparty jest na zasadzie transmisji siły przez płyny: zwykły motor samochodowy uruchamia pompę, tłoczącą oliwę do obwodu zamkniętego, w ramach którego znajduje się

turbina, połączona bezpośrednio z kołami napędowymi.

Doświadczalny samochów Salerni'ego przebył już 100 tys. kilometrów, a system napędowy tego wozu nie wykazuje żadnych śladów zużycia. zryw nowego samochodu jest imponujący. W ciągu 6 sekund z miejsca samochód osiąga 50 km. na godz.

Konsumcja benzyny przy napędzie Salerni'ego jest znacznie mniejsza aniżeli przy użyciu przekładni sztywnych. Wczoraj samochód doświadczalny krążył po ulicach Cambridge, budząc ogólne zainteresowanie.

895 DOROŻEK KONNYCH POSIADA JUŻ LICZNIKI

Liczba dorożek konnych, w Warszawie zaopatrzonych w liczniki, stale wzrasta. O ile w dniu ukończenia dorocznej rejestracji, połączonej w r.b. z wprowadzeniem liczników, zarejestrowano 384 dorożki, obecnie (połowa lipca) liczba ich wynosi już 895, albowiem codziennie zgłaszają się jeszcze spóźnieni, którzy z różnych względów nie zdążyli na czas doprowadzić swe pojazdy do porządku technicznego i zewnętrznego oraz zaopatrzyć je w liczniki.

Należy się jednak liczyć z tym, że cyfra ta nie przekroczy 1.000, co w porównaniu z dotychczasowym stanem rzeczy, stanowić będzie ubytek około 800, w porównaniu ze stanem na 1 lipca r. b.

W ten sposób liczba dorożek konnych w Warszawie zmniejszy się w przybliżeniu o połowę. Pozostała liczba w zupełności zaspokoi potrzeby komunikacyjne w tej dziedzinie.

DWORCA AUTOBUSOWEGO W STOLICY W ROKU BIEŻ NIE BĘDZIE

Brak w Warszawie odpowiedniego dworca autobusowego, naraża podróżnych, korzystających z międzynarodowej komunikacji autobusowej na liczne przykrości i niewygody.

Poczekalnie prowizoryczne, pod gołym niebem, albo w nieodpowiednich pomieszczeniach stanowią zło konieczne, które należy jak najprędzej usunąć.

Przedsiębiortswa autobusowe postanowiły wprawdzie zbudować dworce autobusowe, ale brak odpowiednich terenów staje temu na przeszkodzie.

Na terenie przy zbiegu ul. Kłopot i Szymanowskiej (w pobliżu pl. Broni) powstanie zajezdnia autobusów mieskich. Uzyskanie innych terenów jest niezmiernie trudne, tym bardziej, że ze względu na krótkotrwałe koncesje, udzielane przedsiębiorstwom autobusowym, żadne nie kwapi się z nabyciem gruntu pod budowę na własność.

Podróżni, korzystający z komunikacji autobusowej, będą musieli w dalszym ciągu korzystać z poczekalni... pod gołym niebem.

KOSZT EKSPLOATACJI AUTA CIĘŻAROWEGO

Organizacje przedsiębiorstw samochodowych opracowały dane dotyczące kosztów eksploatacji samochodów ciężarowych, racjonalnie używanych. Według tych danych stałe koszty roczne od 1 samochodu nie powinny wynosić dla przedsiębiorcy wozów ciężarowych więcej, niż około 4.600 zł. W sumę tę wchodzą: amortyzacja — 1.300 zł., oprocentowanie — 30 zł., podatki i ubezpieczenia — 400 zł., garażowanie — 300 zł., obsługa — 2.200 zł. Koszty znowu zmienne nie powinny przekraczać kwoty 0,26 zł. na 1 kilometr. Obliczenie łączne dla kosztów zmiennych przedstawia się następująco: paliwo — 0.145 zł., smary — 0.020 zł., ogumienie — 0.04 zł., naprawy — 0.049 zł., drobne — 0.010 zł. Wszystkie dane na 1 kilometr.

PRZESZŁO MILION ROWERÓW KRĄŻY PO POLSKICH DROGACH

W dn. 1 stycznia 1938 r. w całej Polsce zarejestrowanych było ogółem 1.001.549 rowerów (wraz z niewielką liczbą moto - rowerów). Cyfra ta nie oddaje, prawdopodobnie, rzeczywistego stanu taboru rowerowego, gdyż według wszelkiego prawdopodobieństwa wcale poważna ilość rowerów używanych na wsiach — nie jest rejestrowana.

Ilość rowerów w poszczególnych województwach w dn. 1.I. przedstawiała się następująco: 1) warszawskie — 77.591, 2) łódzkie — 84.374, 3) kieleckie — 62.000, 4) lubelskie — 52.030; 5) białostockie — 29.835, 6) wileńskie — 22.078, 7) nowogródzkie — 21.111, 8) poleskie — 20.767, 9) wołyńskie — 17.963, 10) poznańskie—238.799, 11) pomorskie — 131.000, 12) śląskie — 133.746, 13) krakowskie — 25.363, 14) lwowskie—26.055,

15) stanisławowskie — 15.010, 16) tarnopolskie — 9.365. W m. st. Warszawa kursowało 34.492 rowerów.

Sądząc z tempa sprzedaży w roku bieżącym ilość rowerów przekroczy cyfrę milion sto tysięcy. Część rowerów używanych dotąd niezarejestrowanych, zostanie zapewne wciągnięta powoli do spisu (dane G. U. S.).

1 POJAZD MECHANICZNY NA 129 MIESZKAŃCÓW WARSZAWY

9.904 pojazdy mechaniczne posiada Warszawa. 1 pojazd mechaniczny przypada więc na 128 — 129 mieszkańców stolicy.

Liczba ich w dalszym ciągu rośnie, jak na nasze stosunki dość szybko. W ciągu czerwca przybyło 408 nowych samochodów i 70 motocykli wprost z fabryki. Tak dużego przyrostu dotąd nie notowano.

Najwięcej przybyło nowych samochodów prywatnych, bo 272. Ogółem jest ich 4.649. Liczba taksówek powiększyła się o 102 nowe wozy — do 2.037. Ilość samochodów ciężarowych wzrosła o 23 — do 736, a autobusow o 6 — do 284. Przybyło też 5 nowych samochodów specjalnych, których obecnie mamy 210.

1 POJAZD MECHANICZNY NA 667 MIESZKAŃCÓW POLSKI

Według dokonanych ostatnio obliczeń w Polsce jeden pojazd mechaniczny przypada na 667 mieszkańców.

Największe postępy motoryzacji ujawniła oczywiście Warszawa, w której co 116-y obywatel posiada samochód. Na drugim miejscu stoi woj. śląskie, gdzie jeden pojazd przypada na 234 mieszkańców.

Najbardziej w tyle pozostaje woj. tarnopolskie, gdzie na 3.678 mieszkańców jest jeden pojazd mechaniczny. Za nim dopiero idzie woj. wołyńskie z 3.067-oma mieszkańcami na jeden pojazd.

PIERWSZA W POLSCE HUTA SZKŁA NIETŁUKĄCEGO SIĘ

Dyrekcja hut szkła „Hortensja“ i „Kara“ w Piotrkowie, wystąpiła z inicjatywą uruchomienia w Centralnym Okręgu Przemysłowym wielkiej fabryki szkła nietłukącego, kuloobronnego i odpornego na wszelkie uderzenia. Szkło to przeznaczone będzie do samochodów, kolei, szyb wystawowych itp.

Tereny w okolicach Sandomierza zostały już zakupione i przedstawiciele przemysłu szklanego z wiceprez. udali się do COP w związku z mającym nastąpić wkrótce uruchomieniem robót.

Będzie to pierwsza tego rodzaju w Polsce huta szkła trwałego. Jej produkcja przekreśli w przyszłości potrzebę importu z zagranicy.

Należy zaznaczyć, że w produkcji szkła nietłukącego się, zaangażowane są kapitały zagraniczne (czechosłowackie).

NOWE DROGI W REGIONIE WARSZAWSKIM

Oprócz budowy mostu drogowego, długości 120 m. na drodze Modlin — Serock, budowy nawierzchni smoło-betonowej na długości 7 km na drodze Jabłonna — Modlin, od Bożej Woli w stronę Jabłonny, asfaltowaniem ścieżek rowerowych na długości 1.200 m. w obrębie osiedla Okęcie wraz z zakładaniem zieleńców i układaniem chodników oraz skanalizowaniem całego Okęcia, wzdłuż traktu krakowskiego, przebudowy mostu przez rzekę Świder w miejscowości Rudka na trakcie Lwowskim (żelbeton zamiast drzewa) oraz budowy dojazdu betono-

wego od stacji w Legionowie do szosy Kowieńskiej, warszawski wydział powiatowy prowadzi jeszcze szereg innych robót drogowych między in. wykonywane są roboty ziemne pod budowę drogi Okóniew — Stanisławów na długości 3 km. W rb. roboty te będą ukończone i nastąpi zapoczątkowanie budowy twardej nawierzchni, która będzie wykończona w przyszłym roku. Prowadzona jest też budowa nawierzchni betonowej na drodze Warszawa — Nieporęt na długości 1.500 m. poczynając od Nieporętu. Droga ta w dużym stopniu skróci połączenie Warszawy z Zegrzem, względnie Serockiem.

POLSCE GROZI IMPORT BENZYNY Z ZAGRANICY.

Prasa codzienna donosi, że *według danych min. Przemysłu i handlu, produkcja benzyny w czerwcu, wyniosła 8.027 tonn,* podczas gdy *konsumcja jest 9.240 tonn,* a więc *musielibyśmy uszczuplić zapasy* tego cennego paliwa *o 1.213 tonn.*

Wzrost konsumcji benzyny jest z jednej strony *objawiem dodatnim,* świadczy bowiem o *ciągle postępującej motoryzacji* kraju. Z drugiej jednak strony *jest niepokojący,* stawia nas bowiem przed koniecznością sprowadzania benzyny z zagranicy. Tymbardziej, że w ciągu pierwszego półrocza br. wyprodukowaliśmy zaledwie 4.551 tonn, więcej niż wyniosła konsumcja, a sam czerwiec zmniejszył te zapasy o 27 proc.

ROLNIK ZAMIENIA WÓZ NA SAMOCHÓD

Na targowisko giełdy mięsnej w Lublinie rolnicy dostarczają towar przeważnie pojedyńczo. Zdarzały się jedynie zbiorowe transporty cieląt, należących do kilku właścicieli, przy czym do transportu używano wozów. Obecnie pojawiają się transporty samochodami.

Przed kilku dniami 8 rolników ze wsi Wysokie, powiatu krasnystawskiego przywiozło ciężarówką 14 świń na targowisko giełdowe. Wieś ta jest odległa od Lublina o 45 km., koszt transportu wyniósł w tym wypadku 60.00 zł., czyli 4,25 zł. za jedną sztukę. Rolnicy, którzy dokonali tej próby, twierdzili, że przy podobnej kalkulacji, transport samochodowy opłaca się. Należy zaznaczyć, że na jednej ciężarówce może zmieścić się znacznie więcej świń, niż na wozie, co obniża koszty transportu.

SZKOLENIE ZAWODOWE GMACH PAŃSTWOWEGO LICEUM MECHANICZNEGO STANIE W WARSZAWIE

W najbliższym czasie rozpoczęta będzie budowa gmachu Państwowego Liceum Mechanicznego w Warszawie. Stanie on w Mokotowie przy ul. Wołoskiej Nr. 58.

W roku bież. budowa obejmie pierwszą część gmachu Liceum z wydziałami lotniczym, samochodowym i budowy okrętów.

Gmach będzie wyposażony we wszystkie najnowocześniejsze urządzenia i laboratoria.

KOLEJOWE PRZYSPOSOBIENIE WOJSKOWE KSZTAŁCI KIEROWCÓW POJ. MOTOROWYCH

Kolejowe Przysposobienie Wojskowe „Ognisko", działające przy Ministerstwie Komunikacji, wyszkoliło ostatnio 32-ch kierowców samochodowych.

Wykładowcami byli p. kpt. S. Szydelski, inż. J. Królikowski, mgr. S. Czaplicki. Kierownictwo administracyjne spoczywało w ręku p. T. Chróścickiego.

Na jesieni roku bieżącego K.P.W. zamierza wyszkolić 25 kierowców, ma też powstać sekcja motorowa „Ogniska".

Od wydawnictwa.

Koledzy! Kierowca Polski jest pismem wydawanym z opłacanej przez Was prenumeraty. Od regularnej waszej opłaty zależy tylko powiększenie i udoskonalenie pisma, co jest palącą potrzebą chwili.

Nie omieszkajcie więc wypełnić załączony przekaz rozrachunkowy i nadać go w najbliższym Urzędzie Pocztowym.

Sekretariat Związku Zawodowego Kierowców i Mechaników Automobilowych w Polsce mieści się przy ul. Marszałkowskiej 60, tel. 9-95-94.

Cena ogłoszeń: za 1/1 str. zł. 250, za 1/2 str. zł 125, za 1/4 str. zł. 75, za 1/8 str. zł. 40.

Prenumerata:	Redakcja:	Administracja:
Rocznie . . . . . zł. 4.— Półrocznie . . . . zł. 2.—	Interesantów w sprawach redakcyjnych przyjmuje się w godz. 12—2 p.p.	Administracja jest czynna codziennie od 10 3 p.p.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 60/31, tel. 9-95-94.

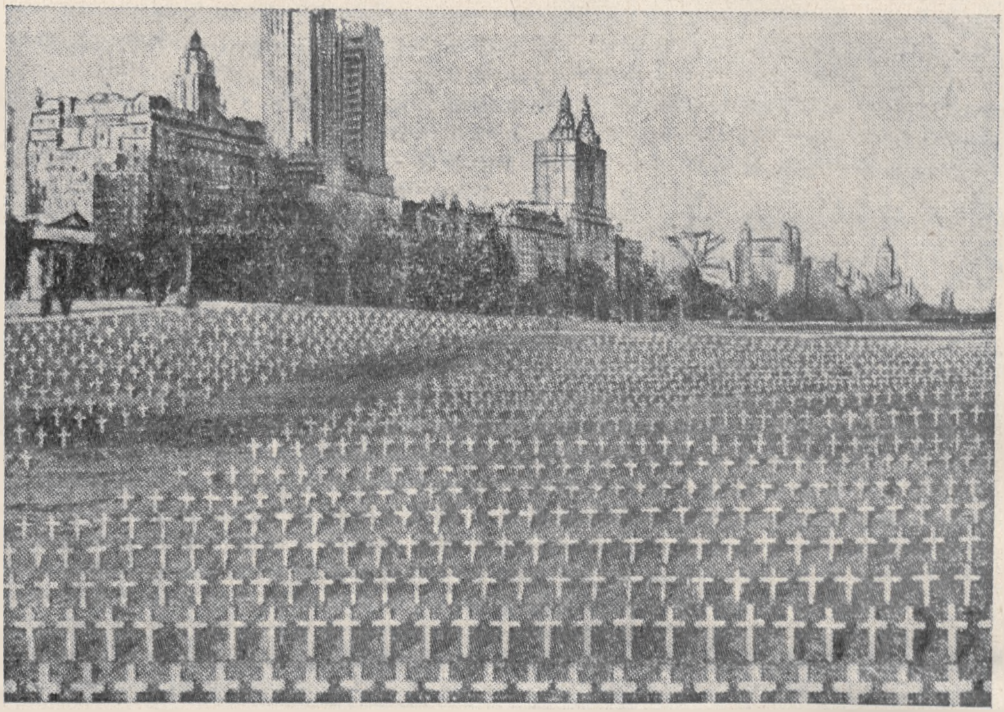
Redaktor i Wydawca: *Stanisław Karolczyk*

1	PRZEKAZ ROZRACHUNKOWY 2	DOWÓD NADESŁANIA Przekazu Rozrachunkowego 3
Na zł. ____ gr. ____	Na zł. ____ gr. ____	Na zł. ____ gr. ____
Imię, nazwisko i adres wpłacającego	złot słowami: ____ ____ gr. ____	
	Odbiorca: **Wydawnictwo:** **KIEROWCA POLSKI** **Warszawa, Marszałkowska 60.**	Odbiorca: **Wydawnictwo:** **KIEROWCA POLSKI** **Warszawa, Marszałkowska 60.**
Nr. rozrachunku: 1	Nr. rozrachunku: 1	Nr. rozrachunku: 1
Dzień wpłaty	Nr. wpłaty .... Dzień wpłaty .... (Podpis przyjmującego) Stempel okręgu	Nr. wpłaty .... Podpis przyjmującego)

Załączony przekaz prosimy po wypełnieniu oddać w najbliższym urzędzie pocztowym.
Prenumerata wynosi rocznie zł. 4.—

Druk. H. Hyndle i M. Styss, Warszawa, Zielna 41.

Cmentarz pod Nowym Jorkiem?



Na ilustracji widzimy nieprzeliczone groby pod bokiem drapaczy chmur w Nowym Jorku. W rzeczywistości jest to tylko fotomontaż umieszczony na ostrzeżeniach rządowych, mający uzmysłowić automobilistom jak potworną ilość ofiar (40.00 ludzi rocznie), pochłaniają katastrofy automobilowe. Gdyby ofiary te pochować w centralnym parku w Nowym Jorku możeby wówczas obraz ten wpłynął hamująco na katastrofy.

1

Przedpłata na:

KIEROWCA POLSKI

za 1938 r. zł._____ gr._____

Za przesyłkę pieniędzy tym przekazem nadawca nie opłaca

2

Nr. listy rozrachunkowej ....

wpisał ....

sprawdził ....

NA TYM ODCINKU
ŻADNEJ KORESPONDENCJI
NIE NALEŻY UMIESZCZAĆ

UWAGA: Wszelka korespondencja, zamieszczona na 1-szym odcinku, poza wskazówkami wedle treści nadruków podlega opłacie przez naklejenie znaczka pocztowego w wysokości opłaty taryfowej.

3

Nr. listy rozrachunk. ....

Dzień nadesłania

....
(podpis sprawdzającego)